

令和6年横審第13号

裁 決

旅客船A護岸衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 六級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの六級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和5年8月29日11時26分半少し過ぎ

京浜港東京第2区

2 船舶の要目

船 種 船 名 旅客船A

総 ト ン 数 43トン

全 長 28.02メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 279キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成19年2月に進水し、航行区域を平水区域とする航行予定時間3時間未満の場合における最大搭載人員が旅客80人及び船員10人のバウスラスターを装備した屋形船型FRP製旅客船で、船尾部やや船首寄りに床面から天井までの高さ約120センチメートル（以下「センチ」という。）の操縦区画、その前方に連続して客室、客室上方に手すりで囲まれた遊歩甲板、同甲板中央部に船首尾方向に並んだ長椅子4脚を配し、操縦区画には、前部中央やや左舷寄りに舵輪、その前方にバウスラスター遠隔操縦装置、右舷側に舵角指示器、機関遠隔操縦装置及び機関回転計、天井に約50センチ四方の開閉式の開口部（以下「開口部」という。）、開口部前方に旋回窓を装備した窓ガラス、操作切替スイッチにより選択可能な遠隔操舵及び機関遠隔操縦両装置を組み込んだ延長コード付きのコントローラー（以下「リモコン」という。）をそれぞれ備え、京浜港東京第1区（以下、港区の名称については「京浜港東京」の冠称を省略する。）及び第2区等の遊覧を目的とする旅客不定期航路事業に従事していた。

操縦性能は、海上公試運転記録によれば、操舵試験では、舵輪を中央位置から左右一杯に操作したとき、舵角が35度になるまでの所要時間がそれぞれ2秒で、船首1.140メートルないし1.150メートル船尾1.050メートルないし1.080メートルの喫水における左及び右各旋回試験では、機関を回転数毎分2,300にかけ、速力約10.7ノットの状態から舵角35度をとったとき、旋回径がそれぞれ約45メートルで、90度回頭に要する時間が12秒及び11秒であり、前後進試験では、同状態から

全速力後進を発令したとき、後進発令から船体停止までの所要時間が13秒、最短停止距離が約30メートルであった。

リモコンによる操舵能力は、検査調書によれば、リモコンの遠隔操舵用ダイヤルを中央位置から左右一杯に操作したとき、舵角が40度になるまでの所要時間がそれぞれ9秒であった。

(2) 第2区の状況

第2区は、コンテナ貨物を中心とした首都圏の物流拠点としての役割を担い、西部では、北側から芝浦ふ頭、東海汽船物揚場及び品川ふ頭等の岸壁整備が進められるとともに、異常潮位による陸上部への浸水等の被害を防止するため、各岸壁の周囲には上部にコンクリート壁を設けた平均低潮面上の高さが4.6メートルないし8.0メートルで柵式等の外郭防潮堤、各防潮堤によって仕切られた外水域と内水域との境界に水門がそれぞれ築造され、東海汽船物揚場南端の防潮堤（以下「高浜護岸」という。）西側に、各幅員が12.6メートルで2連の門扉及びワイヤーウインチ式の開閉装置等で構成された高浜水門が設けられ、高浜護岸東方沖合約100メートルのところから高浜水門を経て芝浦運河に至る水域が、同護岸等に挟まれた長さ約250メートル、幅30メートルないし90メートルの狭い水路（以下「高浜水路」という。）となっていた。

(3) a 受審人の経歴

a 受審人は、（一部省略）年間6回程度高浜水路を航行していた。

そして、a 受審人は、平素、視界を確保するため、遊歩甲板に旅客がいなかった場合には、開口部から上半身を乗り出した姿勢となり、舵輪による操船（以下「通常操船」という。）を行い、遊歩甲板に旅客がいる場合には、開口部前方の甲板に立った姿勢となり、リモコンによる操船（以下「リモコン操船」という。）を行うことがあ

ったものの、防潮堤等に挟まれた狭い水路で、舵の動作が緩慢な同操船を続けると、必要以上の舵角が取られ、針路の整定が困難となるおそれがあることを認識していたことから、高浜水路を航行する際には、同水路東口まで約600メートルのところとなる芝浦ふ頭南方沖合で、旅客を客室に待機させ、リモコン操船から通常操船に切り替えていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか1人が乗り組み、旅客15人を乗せ、遊覧の目的で、船首1.2メートル船尾2.5メートルの喫水をもって、令和5年8月29日10時00分第3区の係留地を発し、第2区の品川ふ頭に向かった。

a受審人は、旅客を客室に待機させ、甲板員を船内巡視に配し、自らは開口部から上半身を乗り出した姿勢で通常操船に当たり、10時30分頃品川ふ頭に差し掛かったところ、旅客5人が遊歩甲板に移動してきたので、開口部前方の甲板に立った姿勢となり、リモコン操船に切り替え、レインボブリッジ、お台場海浜公園及び晴海ふ頭等の遊覧を順次行い、第1区の隅田川河口付近に至り、反転して帰途に就き、高浜水路を経由する予定で、11時23分少し前芝浦ふ頭南方沖合となる東京都港区所在の2級基準点「芝浦排水機場」（以下「芝浦基準点」という。）から083.5度（真方位、以下同じ。）760メートルの地点で、同ふ頭南東端を右舷正横に見て、針路を高浜水路東口に向く260度に定め、7.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

定針したときa受審人は、高浜水路東口まで約600メートルのところとなり、舵の動作が緩慢なリモコン操船を続けると、必要以上の舵角が取られ、針路の整定が困難となるおそれがあったが、こ

れまで保針できたので、同操船のままでも同水路を無難に航過できるものと思い、通常操船に切り替えて小舵角の操舵を繰り返すなど、操船を適切に行わなかった。

こうして、a 受審人は、11時26分僅か過ぎ芝浦基準点から097.5度150メートルの地点で、高浜護岸まで120メートルとなり、高浜水門中央付近に向けるつもりで、遠隔操舵用ダイヤルを中央位置から右側に操作したが、思うように右転を始めなかったことから、更に同ダイヤルを右側に操作したところ、必要以上の舵角が取られ、右転を始めて同護岸に向かうようになり、慌てて遠隔操舵用ダイヤルを中央位置に戻し、引き続いて左側に操作したものの、右転を抑えることができずに針路の整定が困難となり、11時26分半少し過ぎ芝浦基準点から040.5度70メートルの地点において、Aは、船首が350度を向いたとき、原速力のまま、右舷船首部が高浜護岸南東部に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の南南東風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、右舷船首部外板に破口を伴う擦過傷等を生じたが、後に修理され、高浜護岸は、修理を要しない擦過傷を生じ、甲板員及び旅客7人が12日間の加療を要する前額部挫創等を負った。

（原因及び受審人の行為）

本件護岸衝突は、第2区において、高浜水路を航行する際、操船が不適切で、遠隔操舵用ダイヤルを中央位置から右側に操作したところ、必要以上の舵角が取られ、針路の整定が困難となり、高浜護岸に向かって進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、第2区において、高浜水路を航行する場合、同水路が高

浜護岸等に挟まれた狭い水域で、舵の動作が緩慢なリモコン操船を続けると、必要以上の舵角が取られ、針路の整定が困難となるおそれがあったのだから、通常操船に切り替えて小舵角の操舵を繰り返すなど、操船を適切に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、これまで保針できたので、リモコン操船のままでも高浜水路を無難に航過できるものと思い、操船を適切に行わなかった職務上の過失により、遠隔操舵用ダイヤルを中央位置から右側に操作したところ、必要以上の舵角が取られ、針路の整定が困難となり、高浜護岸に向かって進行して衝突を招き、船体及び同護岸にそれぞれ損傷を生じさせ、甲板員及び旅客7人を負傷させるに至った。

以上のa受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第2号を適用して同人の六級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和6年8月28日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁